Nota parkeernormen gemeente Nieuwkoop 2021

Gemeente Nieuwkoop
Afd. Beheer openbare ruimte
juli 2021

nieuwkoop

Inhoud

INHOUD **1**

1 INLEIDING **2**

1.1 AANLEIDING 2
1.2 INHOUD NOTA 3
1.3 DOELSTELLING 3

2 JURIDISCH KADER **4**

2.1 VERVALLEN STEDENBOUWKUNDIGE BEPALINGEN UIT BOUWVERORDENING ART. 2.5.30 4
2.2 BESTEMMINGS- & OMGEVINGSPLANNEN 4
2.3 PROGRAMMA VAN EISEN VOOR DE INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE 4
2.4 BESTUURLIJKE VASTSTELLING 4

3 PARKEERNORMEN **6**

3.1 AFBAKENING 6
3.2 STEDELIJKHEID EN AUTOBEZIT 6
3.3 GEBIEDSKENMERKEN 7
3.4 PARKEERNORMEN WONEN 7
3.4.1 Woningen algemeen 7
3.4.2 Zorgwoningen 8
3.5 PARKEERNORMEN WERKEN 10
3.6 PARKEERNORMEN WINKELS 10
3.7 OVERIGE PARKEERNOMEN 10
3.8 FIETSPARKEREN 12

4 TOEPASSING PARKEERNORMEN **14**

4.1 DUBBELGEBRUIK 14
4.2 NIEUWBOUW EN/OF FUNCTIE WIJZIGING 14
4.3 PARKEREN EIGEN TERREIN 15
4.4 DEELAUTO'S 15
4.5 OPLAADPLAATSEN 15
4.6 GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN 16
4.7 BEROEP EN BEDRIJF AAN HUIS 16

5 ONTHEFFINGSMOGELIJKHEDEN **18**

5.1 INLEIDING 18
5.2 PARKEERCAPACITEIT BINNEN ACCEPTABELE LOOPAFSTAND 18
5.3 RESTPARKEERCAPACITEIT OPENBARE RUIMTE 18
5.4 HARDHEIDSCLAUSULE 19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In september 2015 heeft gemeente Nieuwkoop het huidige parkeerbeleid vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van het beleid was de noodzaak tot het centraal vastleggen van de parkeernormen als gevolg van doorgevoerde wetswijzigingen. Daarnaast bestond de wens om alle parkeernormen in één document juridisch te verankeren. De parkeernormen uit het huidige parkeerbeleid waren gebaseerd op de door het CROW uitgebracht publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” uit 2012.

De huidige parkeernormen zijn achterhaald en er is behoefte om het parkeerbeleid uit 2015 te herzien om een aantal redenen:

- nieuwe parkeerkencijfers 2018 van het CROW

Parkeerkencijfers zijn op onderzoek en praktijk gebaseerde cijfers over het aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto en fiets per functie van een gebouw of voorziening. De parkeerkencijfers zijn geen vast getal maar hebben een bepaalde bandbreedte omdat het aantal parkeerplaatsen afhangt van een aantal factoren, o.a. ligging, bereikbaarheid per vervoerwijze, autobezit en gemeentelijke parkeerbeleid. Ook de mate van stedelijkheid is van belang. In een stedelijk gebied zijn woningen en voorzieningen dichter op elkaar en is er meer kans voor openbaar vervoer en fiets.

- meer diversiteit parkeernormen voor woningen

Er is behoefte om meer diversiteiten aan type woningen door te voeren in de nieuwe nota parkeernomen. Er is steeds meer vraag naar maatwerk. Om te kunnen voldoen aan deze vraag is ervoor gekozen om bewust af te stappen van het prijssegment. Door te kijken naar de gebruikersoppervlakte van een woning kan er gerichter een norm worden vastgesteld per type woning. Er wordt onderscheid gemaakt in grondgebonden woningen, gestapelde woningen en (sociale) huurwoningen.

. Een nadere toelichting van de woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep kunt u vinden bij de parkeernormen in hoofdstuk 3.4.

- duurzame mobiliteit

Het aandeel elektrische auto’s neemt snel toe op de openbare weg. Dat vraagt om een grote opgave aan laadinfrastructuur voor de komende jaren. In relatie tot de recent vastgestelde visie laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur worden in het nieuwe parkeerbeleid normen opgenomen over het aantal te ontwikkelen laadpalen bij nieuwe initiatieven/ontwikkelingen.

- opkomst deelauto’s

De definitie van autodelen is het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder of tussen natuurlijke personen uit meer dan één huishouden”. Autodelen is vooral interessant voor inwoners die relatief weinig met hun eerste of tweede auto rijden. Gedurende de levensduur van een auto staat deze het grootste deel van de tijd geparkeerd. Door het delen wordt efficiënter gebruik gemaakt van een auto en vermindert de parkeerdruk door afname van autobezit.

- aparte norm sociale huurwoningen bestemd voor senioren (65+)

Bij de bepaling van de norm voor seniorenwoningen is gekeken naar het autobezit onder deze doelgroep. In algemene zin geldt dat bij de bepaling van de parkeernormen rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid van toekomstige gebruikersgroepen. Deze autoafhankelijkheid wordt met name ingegeven door:

- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en beschikbaarheid van fietsparkeervoorzieningen;
- De aanwezigheid van parkeerregulering;

- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en zorgvoorzieningen.

Een onderzoek uitgevoerd door Mobycon voor eerdere woningbouwlocaties in onze gemeente voor deze specifiek doelgroep heeft aangetoond dat een lagere norm gehanteerd kan worden voor deze specifieke doelgroep.

1.2 Inhoud nota

Deze nota bevat de toe te passen parkeernomen in de gemeente. De parkeerproblematiek is een omvangrijk onderwerp. Deze notitie pretendeert dan ook niet een oplossing te bieden voor alle parkeerproblematiek binnen de gehele gemeente. Deze nota behandelt de parkeernormen die als uitgangspunten dienen voor het bepalen van de parkeereis bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten.

1.3 Doelstelling

De Nota Parkeernormen van de gemeente Nieuwkoop heeft als doel om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten de hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Een tweede doel van de nota is om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker en eenduidiger te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag of ruimtelijke ontwikkeling.

Wij willen dit onder meer bereiken door de parkeernormen actueel te houden en hanteerbare beleidsuitgangspunten te formuleren voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

Definitie Parkeernorm
Een parkeernorm is het aantal parkeerplaatsen per eenheid waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc.).

Definitie Parkeerbehoefte
De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm toe te passen in relatie tot het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

2 Juridisch kader

De parkeernormen in deze nota hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen, alsmede op de wijziging van functies en/of het gebruik. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning beoordeelt het college of een omgevingsvergunning al dan niet verleend kan worden. Hiervoor wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning onder andere aan de bouwverordening en het bestemmingsplan getoetst. Parkeren vormt daarbij één van de aspecten waaraan getoetst wordt.

2.1 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening art. 2.5.30

Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening maakte het tot 1 juli 2018 mogelijk om omgevingsvergunningen te toetsen aan de parkeernormen. Middels dit artikel wordt een parkeereis opgelegd. Sinds het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt het bestemmingsplan echter gezien als het geijkte instrument om stedenbouwkundige bepalingen te regelen. Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluitruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor parkeernormen voortaan in bestemmingsplannen dienen te worden verankerd. Het opnemen van een verwijzing naar de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening is niet langer mogelijk. Voorgenoemde regeling is van kracht verklaard voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 in werking treden. Oudere bestemmingsplannen zijn voor 1 juli 2018 aangepast aan de gewijzigde regelgeving.

2.2 Bestemmings- & omgevingsplannen

In bestemmings- & omgevingsplannen wordt na de inwerkingtreding van de voorliggende nota aangegeven dat voldaan moet worden aan de parkeernormennota van de gemeente Nieuwkoop. De juridische verankering van de parkeernormen kan op twee manieren plaatsvinden. Voor grote (conserverende) of globale bestemmings- & omgevingsplannen kan in de (algemene) regels een regeling worden opgenomen met een voorwaardelijke verplichting. Deze bepaalt dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning dient te worden voldaan aan de geldende gemeentelijke parkeernormennota (in casu de voorliggende nota). In geval van nieuwbouw- en-/of herstructureringsplannen wordt vervolgens in de toelichting van het bestemmings- of omgevingsplan, dan wel in een bijlage bij het plan, nader ingezoomd op de toekomstige parkeersituatie. Een andere mogelijkheid is om bij kleine en/of gedetailleerde bestemmingsplannen de parkeernormen rechtstreeks te verankeren in de regels.

2.3 Programma van Eisen voor de Inrichting van de Openbare Ruimte

In het Programma van Eisen zijn voorwaarden opgenomen over de wijze waarop de openbare ruimte moet worden ingericht, waarmee onder meer een goede bruikbaarheid van de woonomgeving wordt verzekerd. Voor parkeervoorzieningen is het materiaalgebruik beschreven en zijn voor de parkeerplaatsen detailuitwerkingen en maatvoeringen opgenomen. Het programma van Eisen is onderdeel van de overeenkomsten die wordt afgesloten met ontwikkelende partijen. Het programma van Eisen wordt periodiek geactualiseerd.

2.4 Bestuurlijke vaststelling

De beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels van onderhavige Nota worden door de gemeenteraad vastgesteld. Wijziging van deze nota binnen de vastgestelde beleidsuitgangspunten en het toepassen van onderbouwde afwijkingen op de eisen is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

Hardheidsclausule
Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer niet aan de gestelde parkeereis voldoet, maar hiervoor een heldere onderbouwing heeft, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

3 Parkeernormen

3.1 Afbakening

De begrippen parkeernormen en parkeerkencijfers worden veel door elkaar gebruikt. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces rekening te houden met het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het ontwerp. Hierbij is onderscheid gemaakt naar type functies, stedelijkheidsgraad en gebiedskenmerken. Deze cijfers hebben een bandbreedte, zodat binnen een ruimtelijk ontwerp een keuze kan worden gemaakt voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Bij parkeernormen gaat het om de ontwikkeling van voor het grondgebied van de gemeente specifieke en passende cijfers die beleidsmatig worden vastgesteld.

De parkeernormen in deze notitie zijn gebaseerd op parkeerkencijfers, waarbij een correctie voor lokale kenmerken is aangebracht. Daarbij is rekening gehouden met:

- de mate van stedelijkheid van de gemeente
- het autobezit van de inwoners
- de te onderscheiden gebiedstypen binnen de gemeente
- de functies van de bebouwing in de gemeente

Verder wordt aangegeven welke parkeernormen moeten worden gehanteerd bij ouderenhuisvesting.

3.2 Stedelijkheid en Autobezit

Parkeernormen kunnen worden vastgesteld aan de hand van de verstedelijking van gebieden. In zeer stedelijke gebieden kunnen de normen over het algemeen lager liggen, omdat daar meer voorzieningen voor alternatieve vervoermiddelen, zoals openbaar vervoer aanwezig zijn. De mate van stedelijkheid wordt bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer. Deze gegevens zijn afkomstig uit de demografische kencijfers per gemeente (CBS). De gemeente Nieuwkoop kent weinig verscheidenheid in de mate van verstedelijking. Het overgrote deel van de gemeente is aan te merken ‘niet stedelijk gebied’. Het gemiddelde ligt op 503 adressen per km2. Onder de 500 adressen per km2 wordt beschouwd als niet stedelijk gebied.

Het autobezit in de gemeente Nieuwkoop ligt hoger dan het landelijke gemiddelde. In 4 jaar tijd is het autobezit onder de inwoners en per huishouden toegenomen.

	jaar	Gemeente Nieuwkoop	Provincie Zuid-Holland	Nederland
autobezit per 1000 inwoners op 1 januari	2015	513	417	472
	2016	519	419	477
	2017	544	423	481
	2018	555	427	487
	2019	565	430	494

	jaar	Gemeente Nieuwkoop	Provincie Zuid-Holland	Nederland
gemiddeld autobezit per huishouden op 1 januari	2015	1,27	0,90	1,04
	2016	1,29	0,92	1,06
	2017	1,35	0,92	1,06
	2018	1,36	0,92	1,07
	2019	1,39	0,93	1,08

De parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381 kennen een brandbreedte (min-max). Voor de gemeente Nieuwkoop is het wenselijk om aan de bovenkant te gaan zitten van de bandbreedte. Bij vaststelling van de

parkeernormen gaan we uit van een norm die ligt tussen het gemiddelde en de maximum van een bepaalde functie.

Voorbeeld: Een twee-onder-een kapwoning heeft een norm van 1,8 -2,6 pp in CROW-publicatie 381. Voor een twee-onder-een kapwoning in Nieuwkoop betekent dat een norm van 2,4 pp (gemiddelde ligt op 2,2 pp en max op 2,6 pp)

3.3 Gebiedskenmerken

Uit een studie van het CROW blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het verschil in aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer in het centrum. Hierdoor komen niet alle gebruikers van die functie met de auto. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken in:

- centrum
- schil overloopgebied
- rest bebouwde kom
- buitengebied

De verschillen in inrichting en bebouwing in de kernen van de gemeente Nieuwkoop zijn te klein om een onderscheid te maken naar gebiedskenmerken. Dit is anders in grotere gemeenten, waar in het centrum vaak geen ruimte is voor parkeren. In de gemeente Nieuwkoop zijn de verschillen tussen de dorpskernen en het overige deel van de bebouwde kom wat betreft autobezit en autobezoek klein en is er weinig verschil in de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen. Bij het opstellen van de parkeernormen gaan wij uit van de kencijfers ‘rest bebouwde kom’.

3.4 Parkeernormen Wonen

3.4.1 Woningen algemeen

De parkeerkencijfers van het CROW zijn gekoppeld aan het type woning in combinatie met het prijssegment. Er is bewust gekozen om het prijssegment los te laten. Er wordt in de nota onderscheid gemaakt in grondgebonden woningen, gestapelde woningen en sociale huurwoningen.
Voor grondgebonden woningen, gestapelde woningen en sociale huurwoningen wordt de gebruikersoppervlakte (GBO) van de woning maatgevend voor de parkeernorm. Wij kiezen hier voor, omdat de prijzen van een woning van gemeente flink zijn gestegen. Een woning van € 300.000 kan bij de een gemeente als duur worden beschouwd, maar in een andere gemeente als goedkoop.

Er is een aparte norm aangehouden voor huurwoningen bestemd voor senioren (65+). Recent onderzoek[1] heeft aangetoond op basis van het huidige autobezit onder senioren in onze gemeente dat een parkeernorm van 1,2 pp acceptabel is.

De volgende typen woningen worden in dit parkeerbeleid voor woningen onderscheiden:

[1] Rapportage onderbouwing parkeernorm senioren Nieuwkoop, uitgevoerd door Mobycon 17 februari 2021

Functie	parkeernorm (totaal)	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
grond gebonden woningen				
≤ 50 m2	1,4	Per woning	0,3 pp	
50-80 m2	1,8			
80-130 m2	2,3			
≥ 130m2	2,5			
gestapelde woningen				
≤ 50 m2	1,4	Per appartement	0,3 pp	starterswoningen*[1]
50-80 m2	1,8			
80-100 m2	2,1			
≥ 100m2	2,3			
sociale huurwoningen				
≤ 60 m2 *[2]	1,4	Per woning/ appartement	0,3 pp	
60-80 m2	1,6			
80-100 m2	1,8			
≥ 100m2	2,1			
senioren woningen (65+)	1,2			60-80m2 *[2]
overige				
eenkamer appartement ≤ 30 m2	0,8	kamer	0,2pp	
serviceflat	1,3	woning	0,3pp	

[1] 50m2 is vastgelegd in de doelgroepenverordening en de bouwverordening voor goedkope koopwoningen
[2] Afmetingen bepaald op de prestatieafspraken die gemaakt zijn voor 2021 t/ m 2024 tussen gemeente Nieuwkoop, woonstichting nieuwkoop (WSN) en woondiensten Aarwoude (WDA), de Stichting Bewoners Belangen Aarwoude (SBBA) en de Huurders Belangen Vereniging Nieuwkoop (HBV).

3.4.2 Zorgwoningen

Er worden diversen typen zorgwoningen onderscheiden met elk een specifieke parkeernorm. Het type zorgwoning geeft de kenmerken van de bewoner(s) weer, in mate van zelfstandigheid en mate van zorgbehoefte. Op basis van deze twee kenmerken kan gekeken worden naar de parkeerbehoefte voor elke type zorgwoning. De mate van zelfstandigheid bepaalt of een bewoner nog in staat is zelf over een auto te beschikken. De mate van zorgbehoefte bepaalt óf en hoeveel bezoek (in de vorm van verpleging, arts, thuiszorg en dergelijke) er kan worden toegerekend. Daarnaast is er het bezoek van familie, vrienden en kennissen die meetelt in de bepaling van de parkeerbehoefte. Hieronder worden diverse categorieën toegelicht, oplopend in zorgbehoefte en zorgafhankelijkheid.

Ouderenwoningen met diensten (woning met diensten)
Woningen met gebruik van ondersteunende diensten van een dienstencentrum of steunpunt in de buurt of in het wooncomplex. Bestemd voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld serviceflats). Serviceflat: een uit zelfstandige woningen bestaand flatgebouw waarin de bewoners naast een veelal aangepaste huisvesting bepaalde diensten worden geboden. Kenmerkend voor een serviceflat is het servicepakket (bijv. schoonmaken, maaltijden, alarmering, huismeester, onderhoud). Eventueel is er 24-uurs verpleging aanwezig. Die is dan echter uitsluitend bedoeld voor calamiteiten. Mensen die zorg nodig hebben, moeten dit zelf regelen door het aanvragen van een indicatie voor zorg. Het servicepakket verschilt van complex tot complex. In

het gebouw zijn tevens gemeenschappelijke ruimten opgenomen. De nieuwe complexen kennen vaak driekamerwoningen met een vloeroppervlak van 100 m² of meer.

Ouderenwoningen met zorg (woning met zorg)
Woning met gebruik van verpleging of verzorging in een bij de woning gelegen instelling, voor zelfstandig wonen (bijvoorbeeld aanleunwoningen). Een aanleuningwoning is een zelfstandige, aangepaste woning in de nabijheid van een dienstverlenend instituut, meestal een verzorgingshuis of zorgcentrum. De bewoner kan op het moment dat er behoefte ontstaat gebruik maken van de hulp en de diensten van het huis of centrum.

Beschermd wonen
Bij beschermd wonen is sprake van een aantal volwaardige een- of tweepersoons wooneenheden voor mensen met psychische of psychosociale problemen in een woongebouw met gemeenschappelijke voorzieningen en zorgruimte. De opzet biedt mogelijkheden voor begeleiding en/of assistentie op afroep, maar niet voor 24-uurszorg of toezicht. Situering bij voorkeur binnen een woonzorgzone op loopafstand van een zorgpost.

Groepswonen
Huisvesting in groepsverband met onzelfstandige woonruimten waarbij woonvoorzieningen (woonkamer, keuken, zorgruimte) worden gedeeld en de woongroep minder dan 12 bewoners telt (bijvoorbeeld groepswoningen gehandicaptenzorg, groepswoningen psychiatrie).

Verzorgingstehuis
Bedoeld voor mensen die niet meer zelfstandig kunnen blijven wonen en een bepaalde mate van hulp of zorg nodig hebben bij het dagelijks functioneren.

Verpleegtehuis
Hier verblijven of wonen mensen die langdurig zware zorg behoeven. De bewoners verblijven op kamers ingericht voor meerdere personen. Overdag verblijft men in huiskamers. Er is 24-uurs zorg of toezicht aanwezig.

Functie	parkeernorm (totaal)	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
zorg				
Woning met diensten	1,5			
Woning met zorg	1,3		0,3 pp	
Beschermd wonen	0,8			
Groepswonen	0,8			
Verzorgingstehuis	0,7		inclusief	
Verpleegtehuis	0,7	kamer	personeel	

3.5 Parkeernormen Werken

Functie	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
Kantoren				
Kantoren zonder baliefunctie	2,6	Per 100 m2 Bvo	5% bezoekers	
Kantoren met baliefunctie	3,6	Per 100 m2 Bvo	50% bezoekers	
Loods/opslag, transportbedrijf	1,1	Per 100 m2 Bvo	5% bezoekers	
Industrie, laboratorium, werkplaats (arbeidsintensief)	2,4	Per 100 m2 Bvo	5% bezoekers	
Bedrijfsverzamelgebouw	2	Per 100 m2 Bvo		

3.6 Parkeernormen Winkels

Functie	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
Winkels				
Buurtsupermarkt	4,8	Per 100 m2 Bvo	89%	
Full service Supermarkt	6,7	Per 100 m2 Bvo	93%	
Buurt en Dorpscentrum	4,6	Per 100 m2 Bvo	72%	
Tuincentrum	2,8	Per 100 m2 Bvo	89%	
Bouwmarkt	2,5	Per 100 m2 Bvo	87%	
Outletcentrum	10,9	Per 100 m2 Bvo	94%	

3.7 Overige parkeernomen

Hieronder zijn de belangrijkste parkeernormen voor de gemeente Nieuwkoop weergegeven. De tabel omvat niet alle functies. Voor de overige functies wordt verwezen naar CROW-publicatie 381, waarbij moet worden uitgegaan van het getal dat ligt tussen het gemiddelde en het maximum voor ‘rest bebouwde kom’ van de categorie ‘niet stedelijk’.

Functie	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerking
sport, cultuur en ontspanning				
Bibliotheek	1,3	Per 100 m2 Bvo	97%	
Dansstudio	5,5	Per 100 m2 Bvo	93%	
Museum	1,2	Per 100 m2 Bvo	95%	
Fitnessstudie/sportschool	5,1	Per 100 m2 Bvo	90%	
Sporthal	3	Per 100 m2 bvo	96%	
Sportveld	23,5	ha nette terrein	95%	
Tennishal	0,6	Per 100 m2 Bvo	87%	
Squashhal	2,8	Per 100 m2 Bvo	84%	
Zwembad overdekt	12	Per 100 m2 Bassin	97%	
zwembad openlucht	13,4	Per 100m2 bassin	99%	
indoorspeeltuin	6,5	Per 100 m2 Bvo	97%	
kinderboederij	6,5	per boerderij	97%	
horeca en (verblijfs)recreatie				
Café/bar/cafetaria	7,5	Per 100 m2 Bvo	90%	
Restaurant	15,5	Per 100 m2 Bvo	80%	
Bed & Breakfast	1	per kamer		
gezondheidszorg				
Huisartsenpraktijk	3,4	Per behandelkamer		
Apotheek	3,5	Per apotheek		
Fysiotherapiepraktijk	2,1	Per behandelkamer		
Consultatiebureau	2,3	Per behandelkamer		
Tandartsenpraktijk	2,7	Per behandelkamer	47%	
Gezondheidscentrum	2,6	Per behandelkamer		
onderwijs				
Kinderdagverblijf	1,5	100 m2 bvo		excl K&R
Basisonderwijs	0,9	Per leslokaal		excl K&R
middelbaar onderwijs	18	100 leerlingen		

In de normering voor kinderdagverblijven en basisonderwijs, is geen rekening gehouden met “kiss & ride”-zones en parkeerplaatsen. De CROW heeft een aparte rekenmethode ontwikkelt voor het bepalen van de hoeveelheid parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen.

Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen is als vuistregel de volgende rekenmethode te hanteren:

- groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 (parkeerduur) x 0,75
- groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 (parkeerduur) x 0,85
- kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 (parkeerduur) x 0,75

Uitleg reductiefactor parkeerduur:

- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

Uitleg reductiefactor aantal kinderen per auto

- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met maximaal 40% worden gereduceerd. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet hiervoor onderzoek (laten) uitvoeren en een onderbouwing indienen.

3.8 Fietsparkeren

In 2019 zijn er nieuwe fietsparkeerkencijfers gepubliceerd door het CROW. Mensen verplaatsen zich steeds vaker op de fiets. Dat heeft diverse maatschappelijke en ruimtelijke voordelen. Door de opkomst van de elektrische fiets en recent de speedpedelec worden steeds grotere afstanden met de fiets afgelegd. Zo was de sociaal geaccepteerde fietsafstand 7,5 kilometer voor woon-werk verkeer maar wordt langzaamaan opgerekt. Om toename in het gebruik van de fiets te faciliteren is het wenselijk om voldoende fietsparkeerplaatsen te realiseren. Door bij nieuwbouwsituaties meteen voldoende fietsparkeerruimte aan te leggen, kan dit voorkomen worden.

Voor de belangrijkste voorzieningen zijn hieronder fietsparkeerkencijfers opgenomen. Voor overige functies wordt verwezen naar de CROW fietsparkeerkencijfers uit 2019.

Functie	Rest bebouwde kom	Eenheid 1	eenheid 2
werken			
kantoor personeel	1,5	100 m2	5 werkplekken
kantoor bezoek	6	balie	
winkels			
winkelcntrum	2,5	100 m2 bvo	80 m2 vvo
supermarkt	2,7	100 m2 bvo	80 m2 vvo
bouwmarkt	0,25	100 m2 bvo	90 m2 vvo
Tuincentrum	0,25	100 m2 bvo	80 m2 vvo
sport cultuur en ontspanning			
bibliotheek	5	100m2 bvo	
biscoop	2,2	100 m2 bvo	
fitness	3	100 m2 bvo	6 apparaten
museum	0,9	100 m2 bvo	
sporthal	3,9	100m2 bvo	
sportveld	50	ha netto terrein	1,15 velden
Zwembad openlucht	28	100 m2 bassin	
zwembad overdekt	20	100 m2 bassin	
horeca en verblijfsrecreatie			
restaurant	7	100 m2 bvo	50 stoelen
cafe	7	100m2 bvo	25 stoelen
gezondheidszorg			
apotheek	11	per locatie	
begraafplaats	5	gelijktijdige plechtigheid	
gezondheidscentrum	1,7	100 m2	
kerk	30	100 zitpaatsen	
onderwijs			
basisonderwijs leerlingen	5	10 leerlingen	0,4 klaslokaal
basisonderwijs medewerkers	0,4	10 leerlingen	
middelbare school leerlingen	10	100 m2 bvo	
middelbare school medewerkers	0,5	100 m2 bvo	1 klaslokaal

4 Toepassing parkeernormen

4.1 Dubbelgebruik

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 381, blz. 99. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in onderstaande tabel worden weergegeven

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

4.2 Nieuwbouw en/of functie wijziging

Uitgangspunt voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente, waarbij functies worden toegevoegd, is dat een project, of dat nu gaan om een in- of uitbreidingslocatie voor meerdere woningen of individuele woning of bedrijf, zelf voorziet in voldoende parkeergelegenheid binnen de grenzen van het project. Voor een woningbouwlocatie betekent dit dat parkeervoorzieningen, binnen de plangrenzen, zowel in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd als op eigen terrein of in een combinatie daarvan. Voor de woningtypen "vrijstaand" en "twee onder één kap" gaan wij bij woningbouwontwikkelingen uit van parkeren

op eigen terrein. Naarmate meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte, betekent dit dus dat in het stedenbouwkundige ontwerp rekening moet worden gehouden met een groter percentage niet uitgeefbare grond.

Bij de ontwikkeling van bedrijven en kantoren of vergelijkbare functies wordt als uitgangspunt gehanteerd dat het parkeren plaats vindt op eigen terrein. Voor de ontwikkeling van bedrijvenlocaties worden eveneens geen parkeervoorzieningen aangelegd in de openbare ruimte en dienen parkeervoorzieningen op eigen terrein te worden aangelegd.

4.3 Parkeren eigen terrein

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel 1 gehanteerd.

Parkeervoorziening	**Theoretisch aantal PP**	**Berekenings-aantal PP**	**Opmerkingen**
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	oprit min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 5,0 meter breed

4.4 Deelauto's

Bij het inzetten van deelauto's bij nieuwe ontwikkelingen/nieuwbouwlocaties mag per deelauto de parkeernorm voor het bewonersdeel verlaagd worden. Voorwaarde is dat de deelauto permanent inzetbaar is voor de deelnemende gebruikers, waardoor de parkeernorm verlaagd kan worden voor bepaalde woon- en werksituaties. Het bezoekersdeel blijft gehandhaafd. Er moeten dan wel garanties worden afgegeven waaruit de duurzame inzet van deelauto's kan worden afgeleid, bijvoorbeeld:

- een appartementengebouw met vereniging van eigenaren of verhuurder waarbij een deelauto wordt aangeschaft door en op kosten van de ontwikkelaar met een vaste bijdrage van de bewoners voor de vaste gebruikskosten gedurende een periode van minimaal 5 jaar;
- een bedrijf met een contract voor deelauto's voor de periode van 5 jaar die ook buiten werktijden door werknemers privé gebruikt kunnen worden

Afhankelijk van de hoeveelheid deelauto's mag per 20 woningen de norm worden verlaagd met 0,2 pp per woning bij toepassing van tenminste 1 deelauto.

4.5 Oplaadplaatsen

De gemeente Nieuwkoop wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. Daarom wordt van initiatiefnemers geëist dat 5% van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 5% van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen. Voorbereid houdt in dat de

ondergrondse/inpandige infrastructuur al aangelegd is (loze leidingen e.d.) en dat het elektrisch vermogen hierop voorbereid is, zodat, wanneer de behoefte er is, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Voor andere innovatieve alternatieven zoals bijvoorbeeld waterstof of zonnecellaadpunten zal indien dit zich voordoet nagegaan worden hoe deze alternatieven het beste gefaciliteerd kunnen worden. Vooralsnog is hier in onderhavige Nota nog geen norm voor opgenomen.

De eis voor elektrisch laden geldt alleen bij een normatieve parkeeropgave van meer dan 20 parkeerplaatsen. Bij bouwinitiatieven met een lagere eis dan 20 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen of het verzoek bij de gemeente in te dienen voor laadpunten in de openbare ruimte.

De laadpunten bij parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling dienen door de initiatiefnemer zelf gerealiseerd te worden. De laadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden door de gemeente gerealiseerd tegen een door de initiatiefnemer hiertoe te betalen vergoeding.

4.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt voorzien in voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen. Als maatstaf hanteren wij 2% van alle parkeerplaatsen bij een winkelgebied. Ook bij alle solitaire voorzieningen, zoals huisartsenpraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingstehuizen moeten voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang, bij voorkeur op maximaal 25 meter. De maatvoering en bebording moeten voldoen aan de richtlijnen in het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen) en het Handboek voor Toegankelijkheid.

4.7 Beroep en bedrijf aan huis

Het uitvoeren van bedrijfsmatige activiteiten aan huis kan leiden tot een extra parkeerdruk in de woonomgeving. Op basis van vaste jurisprudentie is het uitoefenen van een beroep aan huis binnen bepaalde voorwaarden zonder meer toegestaan. Een beroep wordt omschreven als het verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied. De uitoefening van het beroep moet plaatsvinden door de bewoner van de woning en moet ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. Het begrip ‘ondergeschikt aan de woonfunctie’ is in de meeste (recente) bestemmingsplannen gedefinieerd als maximaal 30% van het vloeroppervlak van de woning en bijgebouwen, tot een absoluut maximum van 45 m2 per woning. Omdat dit gebruik rechtstreeks is toegestaan, kunnen ook geen aanvullende eisen worden gesteld met betrekking tot parkeren.

Alles wat niet valt onder het begrip beroep aan huis, moet worden aangemerkt als een bedrijf aan huis. Hieronder vallen bijvoorbeeld kappers, schoonheidsspecialisten, trimsalons, reparatiebedrijven, klussenbedrijven en schilders. Voor het vestigen van dergelijke bedrijven is op basis van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning vereist. Het beschikbaar zijn van voldoende parkeerruimte is één van de aspecten die moet worden meegewogen bij de vraag of een dergelijke vergunning kan worden verleend.

Als 1,0 extra parkeerplaats beschikbaar is, boven de normale parkeerbehoefte bij de woning zelf, per behandelkamer c.q. arbeidsplaats, moet er van worden uitgegaan dat in de aanvullende parkeerbehoefte is voorzien. Het kan echter ook zijn dat door de aanvrager aannemelijk wordt gemaakt dat op een andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien of dat met minder parkeerruimte volstaan kan worden. Voor bijvoorbeeld klussenbedrijven ligt het voor de hand om een extra parkeerplaats te verlangen, daar waar het gaat om het parkeren van bedrijfsbussen. Deze worden immers geparkeerd op het moment dat de parkeervraag hoog is (in de avonduren).

Voor bedrijven die alleen geopend zijn in de dagperiode, als in woonwijken de parkeerdruk laag is, kan mogelijk volstaan worden met het gebruik van de bestaande (openbare) parkeerplaatsen. Ook elementen als de vraag hoeveel cliënten gelijktijdig aanwezig zijn en of er wel of niet (uitsluitend) op afspraak gewerkt wordt, kunnen bij de beantwoording van die vraag een rol spelen.

Voor alle beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten aan huis geldt dat zelfstandige detailhandel niet is toegestaan. Detailhandel is op beperkte schaal alleen toegestaan in relatie tot de beroeps- of bedrijfsmatige activiteiten.

5 Ontheffingsmogelijkheden

5.1 Inleiding

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie het niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Alternatieve parkeercapaciteit;
2. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;
3. Hardheidsclausule.

Bij de beoordeling van een ontheffingsaanvraag wordt bovengenoemde volgorde ook aangehouden.

5.2 Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de (definitieve) parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- De initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- Van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

In de onderstaande tabel zijn acceptabele loopafstanden (niet hemelsbreed) tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies opgenomen. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. De van toepassing zijnde afstanden opgesteld door het CROW (2018) voor wonen en overige functies zijn:

- wonen, 100 meter tot bestemming;
- winkelen ,400 meter tot bestemming;
- werken, 500 meter tot bestemming;
- ontspanning, 300 meter tot bestemming;
- gezondheidszorg, 100 meter tot bestemming;
- onderwijs, 100 meter tot bestemming.

5.3 Restparkeercapaciteit openbare ruimte

Wanneer in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- De parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- Het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform acceptabel loopafstanden per bestemming;

- De parkeerdrukmeting wordt minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en zaterdag, telkens op de maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- De algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

5.4 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.